

درخواست قادر میزبانی بهترین دوچرخه‌سوار ایران از مسوولان

از دوچرخه‌سواری خجالت نکشید



هر سال تا حرف از آلوده بودن هوا داشتن آسمان آبی و پاک می‌شود، خیلی‌ها یاد دوچرخه و دوچرخه‌سواری می‌افتند؛ بعضی‌ها شعار می‌دهند و مدعی می‌شوند باید ماشین‌ها را در پارکینگ‌ها گذاشت و با دوچرخه در شهر تردد کرد، بدون اینکه خودشان اعتقادی به این کار داشته باشند، خیلی کم هستند کسانی که برای مقابله با آلودگی هوا از دوچرخه استفاده می‌کنند اما کمتر از آنها، کسانی هستند که حرف‌های دوچرخه‌سوار می‌شنوند. کمتر کسی است که در ایران اسم قهرمانان دوچرخه‌سواری را بداند، فیلمی از مسابقات آنها دیده باشد یا اینکه از نزدیک در پیست‌ها یا جاده‌ها رقابت‌شان را تماشا کند. شاید دور بودن مردم از دوچرخه و دنیای قهرمانی این رشته است که آنها را هم از این وسیله دور کرده. در هیاهوی خیابان‌ها که پر است از ماشین و موتور، جایی برای دوچرخه تعریف نشده.

قادر میزبانی حرفه‌ای‌ترین دوچرخه‌سوار ایرانی است که به تازگی از دنیای رکابزنی خداحافظی کرده؛ بعد از ۲۷ سال. او جزء معدود دوچرخه‌سوارانی است که در افکار عمومی شناخته شده، آن هم به خاطر فعالیت‌ها و موفقیت‌ها که داشته؛ قادر در این ۲۷ سال هر روز ۵ ساعت تمرین داشته و جمع این تمرینات شده، ۴۰ بار دور زمین گشتن. تجربه دوالمپیک را دارد؛ بازی‌های ۲۰۰۸ پکن و ۲۰۱۶ ریودوژانیرو، قهرمانی بازی‌های آسیایی ۱۹۹۸ بانکوک و ... گفت‌وگو با قادر میزبانی را از هوای پاک شروع کردیم و رابطه‌اش با دوچرخه و دوچرخه‌سواری. او که استفاده از دوچرخه را در پاک‌ی هوا بی‌تاثیر نمی‌داند، در مقایسه این اتفاق در ایران و کشورهای دیگر می‌گوید: «در کشورهای پیشرفته یا اروپایی، دوچرخه یکی از وسایل حمل‌ونقل شهری محسوب می‌شود اما استفاده از آن در ایران صفر است. تعداد کمی از افراد از دوچرخه به عنوان وسیله حمل‌ونقل استفاده می‌کنند. مردم ژاپن، چین یا اروپایی‌ها معمولاً برای سفرهای درون‌شهری از دوچرخه استفاده می‌کنند، این کار هم به کاهش هزینه خانواده‌ها کمک می‌کند و هم از نظر زمان به نفع مردم است و کسانی که با دوچرخه رفت‌و آمد می‌کنند روزانه ۶-۵ کیلومتر از نظر زمانی صرفه‌جویی می‌کنند. مسلم است با این کار به سلامت افراد هم کمک می‌شود. در ایران کسی از دوچرخه استفاده نمی‌کند، فقط بعضی مسوولان مثل شهرداران این کار را نمادین انجام می‌دهند.

البته میزبانی همین حرکت‌های نمادین را هم کمک به فرهنگ‌سازی می‌داند: «به همین شعار سه‌شنبه‌های پاک و بدون خودرو بیشتر اهمیت به‌دهند.» شاید اگر در این روز مسوولان بیشتری با دوچرخه به محل کارشان بروند، بیشتر دیده شوند و به نمایش دادن متهم نشوند اما این کافی نیست. قادر معتقد است که قبل از هر چیزی باید زیرساخت‌های خیابان‌ها برای دوچرخه‌سواری آماده و کنار آن فرهنگ‌سازی شود: «قدم اول برای کمک به داشتن هوای پاک، ایجاد مسیرهایی در شهرها برای تردد آسان دوچرخه‌سواران است. هرچند در خیابان‌های شلوغ و پرترافیک شهرهای بزرگی مثل تهران و تبریز خیلی سخت‌است و شاید هم نشدنی‌ام‌بیشترین راهکار هم‌کاری دسته‌جمعی ارگان‌ها و سازمان‌ها برای فرهنگ‌سازی استفاده از دوچرخه به جای ماشین است. به شرطی که برای بقیه ایجاد مزاحمت نکند و راه را نبندد. البته باید فرهنگ‌سازی را از مدارس شروع کنیم. در واقع دوچرخه را باید به متن زندگی مردم بیآوریم و آنها بدانند دوچرخه‌سواری ۳۰ دقیقه در روز هم هوای پاک را دارد و هم سلامت. از طرفی با نامین سلامت هزینه‌های پزشکی‌شان هم کم می‌شود.»

مسوولان از دوچرخه‌سواری خجالت می‌کشند
برای انجام کاری همیشه گفته می‌شود باید فرهنگ‌سازی انجام شود اما این فرهنگ‌چطور باید ایجاد شود؟ میزبانی چند پیشنهاد برای این کار دارد: «مسوولان شهری باید ایستگاه‌های دوچرخه‌سواری در مسافت‌های کوتاه بگذارند. با این کار می‌توانند نظر مردم را به دوچرخه و دوچرخه‌سواری جلب کنند. البته تنها مسوولان نیستند که باید کمک کنند، برای ایجاد این فرهنگ رسانه‌ها و رادیو و تلویزیون هم باید کمک کنند، آنها نقش اساسی دارند. از طرفی بیشتر مسوولان ما از دوچرخه‌سواری خجالت می‌کشند و آن را کاری بی‌کلاس می‌دانند. چرا جفا افتاده کسی که دوچرخه‌سوار می‌شود از طبقه محروم است که توانایی خرید ماشین و موتور ندارد؟ باید این ذهنیت را بین مردم از بین ببریم تا به استفاده از دوچرخه تشویق شوند. حتی به دوچرخه‌سواران امتیاز بدهند، نه اینکه نگاه بد به آنها شود. اگر این موارد باشد کم‌کم بقیه موارد هم حل می‌شود.» میزبانی دوچرخه‌سواری را عین روشنفکری می‌داند: «اگر کسی که دوچرخه‌سوار می‌شود، قوانین را مثل زمانی که پشت فرمان ماشین می‌نشیند، رعایت کند و مزاحمتی برای ماشین‌ها در خیابان نداشته باشد، بقیه هم علاقه بیشتری به دوچرخه‌سواران پیدا می‌کنند. بیشتر کسانی که ماشین سوار می‌شوند، هوای دوچرخه‌سواران را دارد. در کل باید بگویم دوچرخه از زندگی مردم طرد شده است. باید به یاد مردم بیآوریم که دوچرخه‌سواری عین روشنفکری است.»

برای کارهای روزمره دوچرخه‌سوار می‌شوم
رکابزن حرفه‌ای تبریزی با اینکه دنیای قهرمانی را کنار گذاشته، از دوچرخه‌اش دل نمی‌کند: «من

همیشه برای کارهایم در شهر با دوچرخه تردد می‌کنم؛ هم برای فرار از ترافیک و هم اینکه خیلی سریع تر به جایی که می‌خواهم، برسم. البته جایی که قرار باشد با خانواده بروم و استفاده از دوچرخه ممکن نباشد، با ماشین می‌روم.» دوچرخه‌سواری همان‌قدر که مزایا دارد، دردسرهایی هم دارد. یکی از معضلاتی که دوچرخه‌سواران با آن روبرو هستند، نداشتن پارکینگ است. با اینکه میزبانی از ورزشکاران بنام تبریز بوده، او هم برای پارک دوچرخه‌اش مشکل دارد: «معمولاً راه‌ها و ارگان‌ها به ارباب رجوع‌هایی که دوچرخه دارند اجازه نمی‌دهند از پارکینگشان استفاده کنند. حتی در تبریز که مرا می‌شناسند اگر اداره‌ای بروم نگاهی اجازه نمی‌دهد و می‌گوید دوچرخه‌ات را در خیابان پارک کن. چه ایرادی دارد که ارباب رجوع‌ها از پارکینگ ادارات استفاده کنند؟ مگر دوچرخه‌ها چقدر جا می‌گیرند؟»

قهرمانی شیرین است
شاید برای کسانی که ورزش قهرمانی را به خاطر هیجان‌شان دوست دارند و انتخاب اولشان فوتبال است، یا حتی برای کسانی که اهمیت زیادی به مدال می‌دهند، قهرمانی در رشته‌ای مثل دوچرخه‌سواری جذابیت چندانی نداشته باشد. به هر حال دوچرخه‌سواری ایران توانایی حضور روی سکوی المپیک را ندارد؛ پازدن در تورهای بزرگ جهان مثل تور دو فرانس برایش آرزو است و حتی در آسیا هم خیلی موفق نبوده. با این حال میزبانی حرفه‌ای شدن در دوچرخه‌سواری و قهرمان شدن در این رشته را دلچسب می‌داند: «قهرمانی در دوچرخه‌سواری خیلی شیرین است، درست مثل همه رشته‌ها. قهرمانی برای همه ورزشکاران خیلی خوشایند است و حس خوبی به فرد می‌دهد اما

دلخوش به جرقه است. رکابزن‌هایی هم که الان هستند با حمایت خانواده‌شان توانسته‌اند مسیر قهرمانی را طی کنند و به قهرمانی برسند. در واقع در کشور ما از ساختارهای آکادمیک که در کشورهای اروپایی یا کشورهای پیشرفته دیگر برای شناسایی استعدادها و پیشرفت آنها هست، خبری نیست. ما شرایطی نداریم که دوچرخه‌سواران را از لحاظ ذهنی جلو ببریم و دوچرخه‌سواری را از وابسته بودن به چند تک‌ستاره بیرون بیاوریم. بهتر است بگویم دوچرخه‌سواری ما حال و روز خوبی ندارد.»

به گفته میزبانی، تفاوت کار شناسایی استعدادها در اروپا با ایران از زمین تا آسمان است: «در اروپا مستعدان را از همایش‌های تفریحی گروه‌های سنی زیر ۱۴ سال شناسایی می‌کنند. ورزش در اروپا سیستماتیک است و شاید قدم اول را خانواده‌ها برمی‌دارند اما در مرحله بعدی این استعدادها به باشگاه‌ها سپرده می‌شوند و آزمایش‌های فیزیولوژی، عضله‌سازی، تنفس و خون‌رسانی مرحله به مرحله از آنها گرفته می‌شود تا مستعدان با بدن‌های مناسب رکابزنی مشخص شوند، در حالی که دوچرخه‌سواران ایرانی اتفاقی پا به رکاب می‌شوند. هیچ شناسایی‌ای بر پایه علمی وجود ندارد. یکی دوست دارد در مسابقه شرکت می‌کند و احتمالاً با تشویق‌ها کم‌کم به کارش ادامه می‌دهد، مثل من که دوره دبیرستان مسابقه دادم و وقتی اول شدم معلم ورزش‌مان با من صحبت کرد. او متشوق بود تا به کارم ادامه بدهم. من خیلی اتفاقی جذب دوچرخه‌سواری شدم، در حالی که اگر کار سیستماتیک بود و حرفه‌ای، شاید حالا من روی سکوی جهانی بودم و حتی به آرزویم - حضور در تور دو فرانس - می‌رسیدم. من ۱۷-۱۶ ساله بودم که شروع کردم، در حالی بعضی‌ها معتقدند استفاده مداوم از دوچرخه برای بدن مفید نیست اما دوچرخه‌سوار با سابقه ۲۷ ساله آن را رد می‌کند: «دوچرخه‌سواری اصلاً به هیچ عضو بدن آسیب نمی‌رساند. شاید بعضی‌ها معتقدند به کمر صدمه می‌زند اما این حرف اصلاً درست نیست. من در ۲۷ سالی که روزی ۵ ساعت رکاب می‌زدم، هیچ مصدومیتی نداشتم. ۲۷ سالی که ۵ ساعت رکاب زدن می‌شود ۴۰ بار گشتن، دور زمین اما بعد از آن نه کمرم مصدوم شده، نه ستون فقراتم، نه زانو، فقط نوع دوچرخه و تنظیمش مهم است که اذیت نشوی.»

دوچرخه‌سواری در کوهستان خطرناک است

میزبانی تخصص ویژه‌ای در دوچرخه‌سواری کوهستان دارد، کاری که خطرات خودش را دارد: «من مسابقات کوهستان را تجربه نکرده‌ام اما برای تنوع تمرینی زمستان در کوهستان رکاب زده‌ام. برخلاف دوچرخه‌سواری در شهر که هیچ خطر و آسیبی ندارد، دوچرخه‌سواری کوهستان خطرناک است. آن هم به شرایط خاص کوهستان ربط پیدا می‌کند که مسطح نیست، سنگلاخ است، کوه و سراسیمه‌هایش ... که با بی‌تجربگی رکابزن و ناتوانی‌اش برای کنترل دوچرخه، خطرناک می‌شود.»

مصدومیت در رکابزنی صفر درصد است

برای خانواده‌ها مهم‌تر است، در حالی که ترافیک در خیابان‌ها و جاده‌ها، تهدید جدی رکابزنان محسوب می‌شود. اگر قرار باشد خانواده از نظر مالی فرزندش را حمایت کند، فدراسیون و وزارت ورزش باید بستر را آماده کنند تا با رفع موانع و دغدغه‌ها، راه را برای کار دوچرخه‌سواران فراهم کنند تا آنها با خیال راحت ورزش کنند. تصادف هم یکی از مهم‌ترین چالش دوچرخه‌سواران است. شاید مهم‌ترین تهدید سلامت برای رکابزنان همین تصادفات رانندگی باشد. میزبانی هم با تایید این مساله می‌گوید: «تصادف رانندگی مهم‌ترین خطر برای سلامت رکابزنان است. البته معمولاً رکابزنان در جاده‌های فرعی تمرین می‌کنند اما حداقل باید ۳۰-۴۰ کیلومتر در جاده اصلی پا بزنند تا به جاده فرعی برسند. هرچند در اروپا جاده‌های فرعی کمتر است اما در کشور ما بیشتر. با این شرایط ۵۰ درصد تصادفات به دلیل رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی اتفاق می‌افتد. رانندگان در ایران وقتی پشت فرمان می‌نشینند، خودشان را می‌بینند و فکر می‌کنند فقط آنها هستند و بقیه باید کنار بروند. از طرفی خستگی راننده‌ها و شلوغی جاده هم این مشکلات را تشدید می‌کند.»

خانواده‌ها ترسند

یکی از سوالات این است چرا خانواده‌ها دوچرخه‌سواری را به عنوان ورزش اول فرزندانشان انتخاب نمی‌کنند؟ به نظر می‌آید دلایل مختلفی برای این انتخاب نشدن وجود دارد؛ تصادفات متعدد در دوچرخه‌سواری، قیمت بالای دوچرخه و حتی اخباری که از دوچرخه در این رشته شنیده می‌شود، خانواده‌ها را مجبور می‌کند تصمیم دیگری برای آینده ورزشی کودکانشان بگیرند.

میزبانی قبول دارد دوچرخه‌سواری در فهرست ورزش‌های گرانیقیمت است: «دوچرخه‌سواری ورزش گرانیقیمتی است چرا که برای خرید دوچرخه مسابقه‌ای که ۵۰ هزار دلار است، باید ۵۰ میلیون تومان پول بدهی. فقط خود دوچرخه نیست، لوازم جانبی‌اش هم حداقل ۱۰-۱۵ میلیون می‌شود. شروع از ب بسم... خیلی سخت است. وقتی مدام از دوچرخه استفاده کنی، مستهلک می‌شود و پای لوازم یکدی هم وسط می‌آید. به جز هزینه‌ها، سلامت